

GA sector FCL Task Force



Position Paper GA sector

Overleg met DGB en ILT

Implementatie EASA FCL regelgeving versie 2.1

Mei 2012

GA sector FCL Task Force



Inhoudsopgave

Inleiding	3
Algemene punten van aandacht voor de GA sector	4
Uitstel van de toepassing van de FCL	4
Urgente knelpunten	4
Parts ARA en ORA	5
Zo veel mogelijk zelf doen in sector	5
Vertaling Engels – Nederlands	5
Focus in de eerste fase van discussie	6
1. JAR-compliant	6
2. Niet JAR-compliant, Conversie RPL naar LAPL	6
3. RFI, RFE en RFIE	8
4. ATO en RF en FTO	8
5. Part MED	8
6. Niet-EASA vliegtuigen	9
7. RATINGS	9
Aerobatics voor vliegtuigen, TMG's en zweefvliegtuigen	9
Banner en sailplane towing (vliegtuigen en TMG's)	10
Night Rating (vliegtuigen, TMG's en luchtschepen)	11
Mountain Rating (vliegtuigen en TMG's op wielen of ski's)	11
Flight-test Rating (vliegtuigen en helikopters)	11
8. Gelijkstellingen van niet Europese landen op basis van een JAR brevet	11
Bijlage A: Vertegenwoordigers van de GA sector FCL Task Force	13
Bijlage B: Overzicht gebruikte afkortingen	14

GA sector FCL Task Force



Inleiding

Met dit document wensen de General Aviation sector partijen, vertegenwoordigd in het GA Platform (AOPA, KNVvL, NACA en NVL), PBN, NVAV* en de aangesloten verenigingen, constructief en inhoudelijk bij te dragen aan de invoering cq implementatie van de Europese EASA FCL regelgeving.

Hiervoor is speciaal de FCL Task-Force* in het leven geroepen (hierna te noemen de "GA sector").

Hiermee wil de GA sector een aanzet geven voor het overleg met de overheid om te komen tot een toepassing van deze nieuwe Europese regelgeving en voor het vinden van bevredigende oplossingen daar waar de EASA FCL ruimte biedt aan de nationale overheden.

Deze positie bepaling is door de sector partijen opgesteld met de huidige actuele kennis en dient de gezamenlijke aanpak met DGB en ILT. Voor een aantal zaken is er nog geen oplossing en hebben wij nog geen eenduidige voorstellen. Wij hopen deze kwesties gedurende het overleg met de overheid op te pakken. De FCL Task-Force heeft afgesproken om via de communicatie kanalen de achterban te informeren en de expertise en ervaring van de GA sector zoveel mogelijk te betrekken, opdat bij de toepassing van deze nieuwe Europese regelgeving een groot draagvlak in de gehele GA sector ontstaat.

De GA sector stelt op basis van gelijkwaardigheid het uitwisselen van standpunten, opties, ideeën en kennis met DGB en ILT zeer op prijs.

Dit document is een tweede versie van een reeds eerder aan de overheid overhandigd Position Paper en bevat een update en uitwerking op basis van voortschrijdend inzicht.

* Zie voor een lijst met deelnemers aan de FCL Task Force bijlage A bij dit document

Zie voor gebruikte afkortingen in het Position Paper bijlage B bij dit document

GA sector FCL Task Force



Algemene punten van aandacht voor de GA sector

Uitstel van de toepassing van de FCL

De overheid heeft inmiddels een opt-out gemeld bij EASA om de toepassing van de Verordening op onderdelen uit te stellen. De bekendmaking hiervan is op 8 mei 2012 in de Staatscourant gepubliceerd.

Uitstel is wat ons betreft ook noodzakelijk gezien de vele onduidelijkheden die nog bestaan en de vele zaken die nog geregeld moeten worden.

De GA sector ondersteunt het standpunt van de overheid dat de opt-out data maximale uitstellen zijn. M.a.w. indien een zaak eerder zonder problemen kan worden geïmplementeerd, dan ondersteunen wij dit.

Aangezien de einddata genoemd in de FCL niet opgeschort worden door het uitstel, is het van belang dat die zaken die prioriteit hebben en nog veel werk zullen vragen, met spoed en voortvarendheid worden aangepakt. Wij denken hierbij in eerste instantie aan de conversie van de desbetreffende RPL brevetten naar LAPL's, de introductie van de LAPL Medicals en de toetsing en goedkeuring van de LAPL opleidingen.

Het is voor ons ook van belang te weten hoe de ons omringende landen te werk gaan. Verschil in toepassing in tijd en modaliteit moet voorkomen worden. We hechten belang aan een "level playing field". Verder kunnen oplossingen uit omringende landen ons ook helpen.

De sector is blij met het uitstel tot 8 april 2014 (Art 12 (4)) voor implementatie van de bepalingen over brevetten en medicals van derde landen. In dit geval vraagt de GA sector om maximaal uitstel en een voortvarende aanpak om tijdig voor deze data de regelgeving op orde te hebben.

De GA sector vraagt de Nederlandse overheid er actief op toe te zien dat EASA tijdig met de USA/FAA een overeenkomst sluit over de wederzijdse erkenning dan wel gelijkstelling van brevetten en medicals.

Indien blijkt dat het niet haalbaar is dat er op uiterlijk 8 april 2014 een nieuwe Annex wordt toegevoegd aan de Bilaterale Veiligheidsovereenkomst tussen de EU en de USA, zal de GA sector om verder uitstel van de toepassing van dit onderdeel van de FCL vragen.

Urgente knelpunten

Op dit moment is bij verschillende instanties, die betrokken zijn bij het uitgeven van officiële papieren (medicals, brevetten etc) veel onduidelijkheid over de implementatie. Geheel tegen de wetgeving in, gaat men ervan uit dat de nieuwe FCL regelgeving is ingegaan per 8-4-2012 en wordt aan FCL bepalingen ook al een interpretatie gegeven. Hierdoor komt de uitgifte van deze papieren in gevaar en worden zelfs onthouden. Op zeer korte termijn wil de sector hierover graag met de overheid van gedachten wisselen, zodat er duidelijkheid naar deze instanties toe komt en de wrevel die ontstaan is bij de lichte luchtvaart weggenomen wordt.

GA sector FCL Task Force



Parts ARA en ORA

Twee belangrijke onderdelen van de FCL zijn Annex VI en VII, of wel Parts ARA en ORA. Bij het opstellen van dit Position Paper zijn de bijbehorende AMC's en GM's nog niet officieel gepubliceerd.

Vanwege de late besluitvorming over deze onderdelen gaan wij in deze versie van ons Position Paper niet verder in op de Parts ARA en ORA. In een apart deel II van de volgende versie van het Position Paper worden deze delen besproken.

Zo veel mogelijk zelf doen in sector

Het is de uitdrukkelijke wens van de GA sector, dat alle recreatieve brevetten (PPL, SPL, BPL, LAPL en de overblijvende nationale brevetten) en de hierbij mogelijke ratings, zullen worden afgegeven door, een door de gezamenlijke GA sector te beheren onafhankelijke, juridische entiteit met als voorlopige werktitel: "Instituut Recreatieve Luchtvaart". Als basis voor dit Instituut zal het reeds bestaande examineringinstituut van de KNVVl dienen.

De sectorpartijen hebben het voornemen om hiertoe de noodzakelijke samenwerkingsverbanden aan te gaan. Dit is passend in de uitgangspunten om de verantwoordelijkheid voor uitvoering en naleving van de nieuwe regels maximaal bij de sector te leggen en de toezichtlast voor de overheid zo gering mogelijk te maken. Op deze manier kan optimaal gebruik worden gemaakt van de aanwezige expertise, kwaliteit en efficiency, die binnen de sector aanwezig is. Wij zien dit als model voor de gehele recreatieve luchtvaart.

De GA sector heeft hiervoor ver gevorderde en uitgewerkte ideeën en bespreekt deze graag zo spoedig mogelijk met de overheid.

Vertaling Engels – Nederlands

Er zijn mogelijk fouten gemaakt in de vertaling van het Engels naar het Nederlands. Dit is ook voor andere EASA landen een probleem, begrijpen wij. Sommige vertaalfouten kunnen consequenties hebben, omdat juridisch gezien de Nederlandse versie in Nederland van toepassing is. Het is daarom van belang dat wij, van het begin af aan bij de bestudering en bespreking van de FCL, de vertaalfouten die wij of de overheid tegenkomen in de Nederlandse vertaling noteren en verzamelen voor een correctie procedure door EASA.

GA sector FCL Task Force



Focus in de eerste fase van discussie.

Hieronder gaan we in op elk van de voor ons op dit moment belangrijke onderwerpen.

1. JAR-compliant

Zover de GA sector nu kan bepalen, zijn er geen (grote) problemen te verwachten met de toepassing van de FCL v.w.b. de JAR-compliant bewijzen van bevoegdheid. Deze worden automatisch geacht te gelden onder de FCL (Art. 4 (1)).

Wel zou de GA sector graag van de overheid vernemen of er nog nationale afwijkingen zijn die bij de toepassing van de JAR door de Nederlandse overheid zijn getroffen, opdat men op tijd gewaarschuwd is, mochten hier nog consequenties voor de vliegers aan verbonden zijn.

Ook moet geborgd worden dat de vervanging van deze bewijzen van bevoegdheid door KIWA op de juiste wijze geschiedt en niet tot extra kosten gaat leiden. Geen extra brevet uitgave en een goede kostprijs calculatie voor de brevetten en ratings.

2. Niet JAR-compliant, Conversie RPL naar LAPL

De focus van onze aandacht zal om te beginnen liggen op de niet-JAR-compliant bewijzen van bevoegdheid (Art. 4 (2)), de nieuwe ratings en de niet-EASA vliegtuigen, omdat hiervoor de meeste nationale maatregelen nodig zullen zijn.

De sector stelt voor om:

- het RPL(A)SEP om te zetten in een LAPL(A) met beperking SEP cf. FCL.110.A en FCL.135.A.a;
- voor RPL(A)TMG gelden een tweetal mogelijkheden:
 - voor vliegers die niet in bezit zijn van een KNVvL GPL om te zetten in een LAPL(A) met TMG beperking cf. FCL.110.A en FCL.135.A.
 - vliegers die in bezit zijn van zowel een KNVvL GPL als een RPL(A)TMG kunnen ervoor kiezen om hun RPL(A)TMG om te zetten als uitbreiding op hun LAPL(S) cf. FCL.110.S en FCL.135.S of SPL cf. FCL.205.S.a en FCL.210.S.
- voor RPL (A) MLA:

Aangezien MLA's buiten de regelgeving van EASA vallen zal het RPL(A)MLA een nationaal brevet blijven, inclusief de daarvoor bestaande structuur van opleiding en examinering: RFI, RFE en RFIE. De sector stelt een grote mate van zelfregulering voor die ondergebracht wordt binnen het door de sector op te richten Instituut Recreatieve Luchtvaart. Tevens betreft dit ook de opleidingsinstellingen (RF), instructie (RFI), examinering (RFE, RFIE) en brevetafgifte. De eisen voor de opleiding en medical mogen niet hoger zijn dan die voor het LAPL.

GA sector FCL Task Force



- voor LAPL(S) en SPL:

Zweefvliegen neemt in het conversie proces een speciale positie in. Sinds 2002, kort na de invoering van het RPL(G) is zweefvliegen geheel gedereguleerd. De KNVvL geeft nu een eigen Glider Pilot Licence af dat geheel voldoet aan de ICAO standaard. Voorwaarden voor de opleiding, de examinering, veiligheidsmanagement, en de kwaliteitsborging worden door de KNVvL afdeling zweefvliegen gesteld en gehandhaafd. De afgelopen 10 jaar heeft de sector aangetoond dat zij prima in staat is om met deze verantwoordelijkheid om te gaan. Vanaf 2004 is de KNVvL afdeling zweefvliegen nauw betrokken geweest bij de totstandkoming van de EASA regelgeving rond het zweefvliegen. Er is intussen hard gewerkt om ook het GPL volgens EASA richtlijnen in te richten. Dit proces is nu in een ver gevorderd stadium. Afronding wacht op de definitieve regelingen en de wijze waarop verantwoordelijkheden in de nabije toekomst zullen liggen.

De conversie van het bestaande GPL naar het SPL of LAPL(S) wordt voor een belangrijk deel bepaald door de mate van zelfstandigheid waarop door de sector verder kan worden geopereerd.

Parts ORA en ARA spelen hierbij een grote rol.

Om de conversie van het GPL naar het LAPL(S) en SPL, inclusief de TMG te kunnen realiseren is het van belang om op korte termijn in overleg met DGB / ILT te bepalen welke mogelijkheden er zijn en welke weg we inslaan;

- het RPL(H) met type bevoegdverklaring om te zetten naar een LAPL(H) cf. FCL.110.H en FCL.135.A.a

- het KNVvL BPL om te zetten in een LAPL(B) als bedoeld in FCL sectie 5 FCL.105.B en FCL.130.B en ingeval er sprake is van bevoegdverklaringen als NQ en/of Onderricht, deze ratings dienovereenkomstig om te zetten FCL Subpart J sectie 2 cf. FCL.810 en FCL.905.FI;

- het CPL(FB) om te zetten in een BPL cf. FCL. Sub part C (PRIVATE PILOT LICENCE (PPL), SAILPLANE PILOT LICENCE (SPL) AND BALLOON PILOT LICENCE (BPL) Sectie 1, cf. FCL.205.B en FCL.130.B, en omzetting naar de overeenkomstige klasse grootte van de bevoegdheid, en in geval er sprake is van bevoegdverklaringen zoals NQ en/of Onderricht, deze ratings dienovereenkomstig om te zetten cf. FCL Subpart J sectie.

Als gevolg van vigerende nationale regelgeving zijn houders van een CPL(FB) en FI(FB) verplicht om jaarlijks een of meerdere opfriscursussen te volgen voor de instandhouding van hun bevoegdheden. Door het ontbreken van een agenda voor de conversie, is een planning en organisatie van deze cursussen niet (goed) mogelijk en niet uitgesloten moet worden dat daardoor moeilijkheden ontstaan met het verlengen van brevet- en/of bevoegdheden. De sector stelt dan ook dat in dergelijke gevallen het bij de conversie daardoor niet (kunnen) voldoen aan deze nationale verlengingseis, niet in het nadeel van de houder van het brevet en/of bevoegdheid mag worden uitgelegd.

GA sector FCL Task Force



3. RFI, RFE en RFIE

De structuur van RFI, RFE en/of RFIE bevoegdheden, evenals de Registered Facilities voor opleiding en examinering voor het RPL(A)MLA blijven in stand onder de nationale regelgeving. Voor houders van een RPL(A)TMG of -SEP of RPL(H) ontstaat er echter een knelpunt. Deze brevetten kunnen onder Part FCL niet meer als een nationaal brevet worden afgegeven, maar tenminste als een LAPL. De instructie- en examineringbevoegdheden van deze RFI's, RFE's en RFIE's moeten geconverteerd worden naar corresponderende Part FCL voorwaarden voor LAPL, die tenminste een PPL met FI, FE en FIE bevoegdheid eisen. Daarnaast moeten deze RF's een ATO worden. De sector treedt graag in overleg met de overheid over de te volgen stappen bij deze conversie.

4. ATO en RF en FTO

Een heel belangrijk punt van aandacht voor ons is de eis in de FCL dat de meeste opleidingen alleen nog kunnen worden gedaan door ATO's. Bijzondere aandacht zal nodig zijn wat de gevolgen hiervoor zullen zijn voor een groot aantal vliegscholen en opleidingen die nu RF zijn. Ook de gevolgen voor FTO's zullen in kaart moeten worden gebracht. De opt-out zou ertoe kunnen leiden dat men in Nederland nog niet terecht kan bij een EASA goedgekeurde opleiding terwijl dat in een ander EU land wel kan. Dat zou zeer nadelig kunnen zijn voor Nederlandse FTO's en TRTO's. Studenten kunnen dan beter een opleiding gaan volgen bij een buitenlandse ATO. We hebben initiatieven genomen om met de vliegscholen tot een collectieve aanpak te komen.

PBN en KNVvL Afdeling Ballonvaren wijzen erop dat de opleiding van ballonvaarders wordt uitgevoerd door individuele, bevoegde, instructeurs. De instroom van leerling ballonvaarders is van zo'n geringe omvang dat redelijkerwijs niet verwacht kan worden dat een individuele instructeur de ATO status zal (kunnen) verwerven. Dientengevolge wordt nader besproken hoe de sector dit zou willen oplossen en of en hoe er naar één ATO voor de ballonvaart, waaraan de Nederlandse ballonvaartinstructeurs zich zullen conformeren, kan worden toegewerkt.

5. Part MED

Zowel het Nederlandse RPL als de JAR FCL licenses zijn geldig met een JAR compliant medical certificate. Zweefvliegers, recreatieve ballonvaarders en paramoteurs kunnen in de huidige situatie gekeurd worden door SMA's, aangesloten bij de FSMI of AME's die daartoe een overeenkomst hebben gesloten met de KNVvL. Dit betreft een nationale versie van de ICAO k. 2 keuring. Deze verworvenheid is zeer gunstig voor de betreffende groep luchtvaarders en is gebleken effectief en veilig te zijn. Voor houders van het KNVvL BPL geldt de nationale ICAO kl.2 keuring. Dit wordt straks vervangen door de LAPL keuring. Houders van het huidige NL CPL(FB) ondergaan een JAR Klasse 2 medische keuring. Na conversie van dit brevet in het EASA BPL, blijft minimaal een Klasse 2 medische keuring een vereiste.

Alle medische certificaten moeten worden omgezet in een EASA medical certificate. Dit dient uiterlijk op 8 april 2017 te zijn gebeurd, of zoveel eerder als het certificaat verloopt.

GA sector FCL Task Force



Het is belangrijk hierbij op te merken dat voor het LAPL brevet minimaal een LAPL medical certificate wordt vereist, waarvoor de eisen aanzienlijk minder streng zijn dan het klasse 2 medical certificate, wat vanaf PPL wordt vereist.

Huisarts

Wanneer de nationale overheid dit toestaat kan een LAPL medical certificate worden afgegeven door een huisarts.

Met nadruk kan gesteld worden dat voor de GA sector een keuring en afgifte van het LAPL medisch certificaat door een huisarts een zeer gewenste situatie vormt voor deze categorie vliegers.

In Engeland en in Nederland voor valschermspringen is met een dergelijke systeem veel ervaring opgedaan, dit heeft bewezen qua vliegveiligheid niet onder te doen voor andere systemen om de medische geschiktheid te beoordelen.

De GA sector wil dit punt dan ook graag opnemen in de besprekingen.

6. Niet-EASA vliegtuigen

Een belangrijk onderwerp zal zijn de vraag hoe om te gaan met de brevetten en (type) ratings waar het gaat om vliegtuigen die zijn uitgezonderd in Annex II Basis Regulation 2008 en dus geen EASA erkende vliegtuigen zijn, zoals MLA's, historische vliegtuigen (zoals de DC-3, Catalina en Fouga) en experimentals (zelfbouw).

Uren die op deze toestellen worden gevlogen zouden mee moeten tellen bij het verlengen van een FCL brevet.

7. RATINGS

Er worden voor Nederland 5 nieuwe (verplichte) ratings ingevoerd, zonder welke je de activiteit niet mag uitvoeren.

Aangezien voor deze ratings nog geen voorziening of regeling geldt en er wel piloten zijn die de activiteiten van de ratings reeds uitvoeren dienen twee zaken geregeld te worden voor de toepassing van de FCL.

- Het afgeven van ratings aan piloten die reeds vliegen conform de desbetreffende rating;
- Een procedure hoe de rating wordt afgegeven aan vliegers onder de FCL.

Aerobatics voor vliegtuigen, TMG's en zweefvliegtuigen.

Huidige aerobatic vliegers

In Nederland zijn er enkele tientallen aerobatic vliegers. Voor de meeste van hen zal het geen probleem zijn om aan te tonen dat ze aan de vereisten van de FCL voldoen, als ze hun uren (minimaal 5 uur) en/of vluchten (minimaal 20) als aerobatic in hun logboek hebben geschreven en de vliegschool kunnen aanwijzen waarbij ze dit hebben gedaan.

ILT zou toestemming moeten verlenen aan de desbetreffende vliegscholen dat de verklaring van hen geldt als valide bewijs (bv. d.m.v. een formulier "verklaring trainingsvlucht of ervaringsuren").

GA sector FCL Task Force



Een FI kan dan de rating bijschrijven op de achterkant van het brevet. Bij de eerst volgende vernieuwing van het brevet zou de rating kunnen worden opgenomen in vak XII "Rating(s)" van het brevet met oneindige ("unlimited" cfm de FCL) geldigheidsduur.

Het benaderen van de aerobatic vliegers zou in eerste instantie door de vliegscholen dienen te geschieden. Daarnaast kunnen de KNVvL, VINK en AOPA een rol vervullen bij het bereiken van de aerobatic vliegers.

Dezelfde oplossing als hierboven zou moeten gelden voor diegenen die (alleen) in het buitenland les/training hebben gehad.

Van personen die training hebben gehad maar niet van een FI van een vliegschool (zelftraining of door een andere aerobatic vlieger, niet zijnde een FI) en die onvoldoende kunnen aantonen te voldoen aan de vereisten van de FCL zou kunnen worden vereist dat een dergelijke vlieger een "proeve van bekwaamheid" doet bij een vliegschool/FI waarna hij dan de rating krijgt conform de hierboven beschreven procedure.

Huidige aerobatic instructeurs

De rating mag volgens de FCL alleen worden afgegeven door een vlieg-instructeur (FI). Ook hier dient, vergelijkbaar aan wat hierboven voor vliegers is voorgesteld, geregeld te worden dat de huidige vlieg-instructeurs, die aerobatic training geven, deze bevoegdheid officieel verkrijgen zonder enige (extra) vereisten of kosten. Dit zou kunnen door een FIE die de instructiebevoegdheid dan in het brevet inschrijft.

Nieuwe aerobatic vliegers na 8 april 2012 (of 2013 dan wel 2015)

Onder de nieuwe regeling zal een vlieger een training (theorie en praktijk) bij een ATO moeten volgen. De vliegschool zal ook instructie moeten geven op basis van een aerobatic training syllabus. De Acceptable Means of Compliance (AMC) geeft aan waar de theorie en vliegtraining t.z.t. aan moet voldoen. In de FCL is niet aangegeven hoe de rating wordt afgegeven. Voor deze rating vraagt de GA sector een simpele toepassingsprocedure die tot geen extra kosten in welke zin dan ook zal leiden. De meest eenvoudige is dat de FI een "verklaring trainingsvlucht of ervaringsuren" afgeeft en dat een examiner de rating (achter) op het brevet bijschrijft. De aerobatic rating wordt eenmalig gegeven en er hoeven geen vliegrepen per jaar te worden gemaakt, noch checks of registraties hoeven te worden bijgehouden als je eenmaal de rating hebt.

Voor vliegers die nu aerobatic les geven en geen instructeur zijn, kunnen t.z.t. nog wel les geven, maar dit zal niet meer meetellen voor het voldoen aan de FCL eisen.

Banner en sailplane towing (vliegtuigen en TMG's)

Voor deze rating vraagt de GA-sector voor bestaande en toekomstige slepers van zweefvliegtuigen of van banners een vergelijkbare regeling als voor aerobatics. Ons voorstel is dat iedereen die kan aantonen dat hij aan de ervaringseis voor het geldig houden van de rating (5 sleepvluchten in de afgelopen 24 maanden) zonder meer de rating krijgt bijgeschreven op zijn brevet. Als men

GA sector FCL Task Force



daar (nog) niet aan voldoet moet men onder toezicht van een bevoegde instructeur alsnog de sleepvluchten uitvoeren. In sommige gevallen zal naar een individuele oplossing moeten worden gezocht.

Night Rating (vliegtuigen, TMG's en luchtschepen)

De GA sector wil de mogelijkheid van night VFR in Nederland geharmoniseerd met de andere EASA staten toelaten.

Wij verwijzen naar de Engelse CAA die in het kader van de Europese harmonisatie, de invoering van VFR Night aankondigt en de condities beschrijft. Dit document kan voor DGB als leidraad dienen. Het is te vinden op de volgende link <http://www.caa.co.uk/docs/33/SafetyNotice2012007.pdf> of via de [site van de CAA](#).

Mountain Rating (vliegtuigen en TMG's op wielen of ski's)

Deze rating zal nog nadere discussie behoeven, want er zijn nog veel vragen zoals:

Wat is "bergachtig gebied"? Geldt de rating alleen voor specifieke vliegvelden? Kan de opleiding in Nederland worden gedaan? Kan je als Nederlander nog naar bv. Zwitserland of de Franse Alpen vliegen zonder deze rating, indien Zwitserland en Frankrijk deze rating gaat invoeren? Mag je nog over de Alpen heen vliegen naar een bestemming in niet-bergachtig gebied?

De GA sector wil in ieder geval aan de overheid vragen om te regelen dat mountain endorsements afgegeven door staten die deze rating of endorsement al wel kennen (bv. FAA), worden erkend en bijgeschreven op het brevet

Flight-test Rating (vliegtuigen en helikopters)

De Flight Test Rating is alleen nodig voor categorie 1 en 2 ontwikkelings- en certificatie testvluchten zoals gedefinieerd in NPA 2008-20 (Amending Part 21 "Flight Testing"). Dat betekent in principe dat FCL 820 alleen van toepassing is op vluchten die onder de verantwoordelijkheid vallen van een Design Organisation. Afgezien van het feit dat het uiterst ongelukkig is om de definitie van deze testvluchten in een ander Part op te nemen, is deze amendering van Part 21 ook nog niet gepubliceerd. Concreet betekent dat, dat FCL 820 (bevoegdverklaring testvliegen) nog niet toepasbaar is.

Vooropgesteld dat de nieuwe regelgeving duidelijk en goed werkbaar moet zijn, moeten we ons realiseren dat enig uitstel een "level playing field" in Europa niet bevordert. Zo zou een Nederlandse testvlieger in een ander Europees land, dat wel Part FCL heeft ingevoerd, zijn specialisme niet kunnen uitoefenen.

8. Gelijktellingen van niet Europese landen op basis van een JAR brevet

Hierbij is het van belang te borgen dat de gelijktellingen niet ongeldig worden doordat er veranderingen in de huidige brevetten komen.

GA sector FCL Task Force



Menig Nederlandse vlieger heeft een gelijkstelling van een niet-EASA-land (mn. de USA) op basis van zijn huidige JAA brevet en ratings.

Dit is vereist wil men met een vliegtuig vliegen, in welk land in de wereld dan ook, dat de registratie van het land in kwestie heeft.

De buitenlandse gelijkstelling vermeldt dat de gelijkstelling alleen geldig is samen met het "moeder brevet". Zo staat er bv in een gelijkstelling van de FAA:

"Issued on basis of and valid only when accompanied by Netherlands Pilot License number(s) JAA-LIC NL/123456789".

Indien na de omzetting van de JAA brevetten en ratings een piloot een EASA vermelding krijgt (i.p.v. JAA) en/of een ander nummer op zijn brevet, is de gelijkstelling formeel niet meer geldig.

Menig vlieger heeft met dit probleem al te maken gehad toen men in Nederland overging op het gebruik van het burgerserienummer (BSN) op het brevet.

Houders van gelijkstellingen moesten toen een nieuwe gelijkstelling bij de FAA aanvragen.

De USA/FAA autoriteiten eisen inmiddels dat een vlieger de gelijkstelling in persoon moet komen ophalen in de USA. Enige jaren geleden kon dit nog schriftelijk en per post tegen geringe kosten.

Gezien bovenstaande feiten doet de sector een dringend beroep op de overheid om dit z.s.m. in EASA verband met de USA op te nemen. Het geldt immers voor alle huidige JAA brevet houders in Europa.

Om werk en kosten tot het minimum te besparen, heeft de GA sector de volgende oplossingen overwogen.

1) De USA/FAA erkent, bv. in een Advisory Circular, dat JAA en EASA hetzelfde zijn. Deze oplossing is echter niet dekkend voor b.v. controlerende FAA ambtenaren in het veld en verhuurders van vliegtuigen, die dit niet weten en/of niet vertrouwen.

De vraag is ook wat een verzekeringsmaatschappij zal vinden.

2) de FAA accepteert dat een nieuw FAA gelijkstellingbrevet via de "online"-weg van de FAA te verkrijgen is. Deze service geldt nu alleen voor verloren of vernietigde brevetten. Deze online service kost slechts enkele dollars bij de FAA (alleen porto kosten).

De FAA zou kunnen bepalen dat deze procedure ook mag worden gevolgd, als uitzondering, voor JAA brevetten die EASA zijn geworden.

Normaal vraagt de FAA voor gelijkstelling op basis van buitenlandse brevetten een "verification" van de desbetreffende nationale CAA.

De FAA zou gevraagd moeten worden deze eis te laten vervallen voor bestaande gelijkstellingen waarbij alleen maar "JAA" wordt vervangen door "EASA".

De oplossing onder 2 vergt wel werk, maar kan beperkt worden als de FAA meewerkt en is onze mening de enige oplossing die de vlieger rechtszekerheid biedt.

Ondanks de horizontale OPT OUT die bij EASA is gemeld, betekent het dat de tijd om dit te regelen en om hiervoor een oplossing te vinden op EASA/USA niveau (en andere landen) krap zal zijn (8 april 2013).

De GA sector doet een dringend beroep op de Nederlandse overheid dit z.s.m aan de orde te stellen bij de EASA.

Wij dringen er op aan dat in elk geval het burgerserienummer van de JAR brevetten NIET weer gewijzigd gaan worden bij de omzetting naar EASA brevetten.

Contactadressen: secretary@AOPA.nl of Maya.de.Best@KNVvL.nl

GA sector FCL Task Force



Bijlage A: Vertegenwoordigers van de GA sector FCL Task Force

Voorzitter

Eugenie Kalshoven, bestuurslid AOPA

Vice voorzitter

Rieteke van Luijt, bestuurslid KNVvL

Secretariaat:

Ary Stigter AOPA, Golfpark 147, 8241 AC, Lelystad. Secretary@AOPA.nl

Maya de Best KNVvL, Houttuinlaan 16 A, 3447 GM, Woerden. Maya.de.Best@KNVvL.nl

AOPA

Loek Veeger

Namens KNVvL:

Ronald Schnitker, vice voorzitter KNVvL

Michaël Tefsen (Gemotoriseerd Vliegen)

Stephan Erlings (Gemotoriseerd Vliegen)

Pieter van der Meer (zweefvliegen)

Hans den Besten (zweefvliegen)

Joris Umbach (zweefvliegen)

Hans van Hoesel (ballonvaren)

Marja Osinga (medische commissie)

NACA (Netherlands Association Commercial Aviation)

Herman Vonk

Freo ten Hove

PBN (Professionele Ballonvaarders Nederland)

Karel Abbenes

Leen Leemans

NFHL (Nederlandse Federatie Historische Luchtvaart)

Christiaan Soeteman

NVAV (Nederlandse Vereniging van Amateur Vliegtuigbouwers)

Ko Stuik

VINK (Nederlandse Aerobatic Vereniging: Vliegen is een Kunst)

Barry Miedema

Southern Cross International (test pilots)

Sjoerd Postma

Contactadressen: secretary@AOPA.nl of Maya.de.Best@KNVvL.nl

GA sector FCL Task Force



Bijlage B: Overzicht gebruikte afkortingen.

Organisaties

DGB-L	Directoraat Generaal Bereikbaarheid – Luchtvaart
EASA	European Aviation Safety Agency
FAA	Federal Aviation Administration (USA)
GA	General Aviation, zie hierboven de vertegenwoordigers van de Task force
ICAO	International Civil Aviation Organisation
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
JAA	Joint Aviation Authority (Europa)
JAR	Joint Aviation Requirements

EASA documenten

ARA	Authority Requirements for Aircrew
AMC	Acceptable Means of Compliance
CRD	Common Response Documents
FCL	Flight Crew License
GM	Guidance Material
NPA	Notices of Proposed Amendment
ORA	Organisation Requirements for Aircrew

Brevetten

BPL	Balloon Pilot License
CPL	Commercial Pilot License
LAPL	Light Aircraft Pilot License : (A) motorvliegtuigen (B) Ballon (H) helikopter (S) zweefvliegtuig
MLA	Microlight Aircraft
PPL	Private Pilot License
RPL	Recreational Pilot License
SEP	Single Engine Piston
SPL	Sailplane Pilot License
TMG	Touring Motor Glider

Opleidingen

ATO	Appoved Training Organisation
FTO	Flight Training Organisation
RF	Registered Facility
RFI	Recreational Flight Instructor
RFE	Recreational Flight Examiner
RFIE	Recreational Flight Instructor Examiner

Medical

AME	Aero Medical Examiner
AeMC	Aero Medical Center
FSMI	Federatie van Sportmedische Instellingen
SMA	Sport Medische Adviescentrum